

# 資料

---

1. 地域公共交通の再構築に関するこれまでの主なご意見
2. ヒアリング概要について
3. 論点整理と対応の方向性（案）

# 資料1

## 地域公共交通の再構築に関するこれまでの主なご意見

---

# [ 1 ] 事業性の向上

- 既存の交通事業者だけでなく、**新たなプレイヤーを取り込む発想**も視野に、エネルギーなどの生活インフラと一体的に運営する**シュタットベルケのような仕組み**も検討すべき。
- 公共交通だけではなく、福祉、医療、教育、まちづくりといった、**あらゆる分野のリソースを総動員**して、トータルとしての支援のあり方や活用方法を考えるべき。
- 例えばMaaSについても、**モビリティは手段**であるため、**取組の目的とうまく連携**することも視野に入れることが重要。
- モビリティサービスを支える資源は、**使い切れていない資源がたくさんある**が、**DXの力で活用が可能**になるため、うまく活用が進むようにすべき。
- DXを目的化するのではなく**、DXを地域交通の改善にうまく結びつけることが重要。例えば、**集約されたリアルタイムの情報を、利用者が使うことができれば**、今のネットワークはもっと便利に感じられる。
- ICTを活用した運行管理の効率化、データを用いた交通分析による地域・住民の課題解決**など、交通の質の維持向上といった取組も必要。
- カーボンニュートラルの実現に向け、**車両のEV化等**を図るためコスト面が大きな課題。
- 公共交通を使うと、GXに寄与する**というところをもう一度見直すことも必要。
- DXを推進する上で、例えば、個人情報の取扱いについて、明確な基準を示す、技術的な支援を行うなど、**事業者が進めやすい環境づくり**が必要
- DXは公的既存度を高め過ぎず、**事業者間の共創から出てくるよう、インセンティブ付与などの仕掛けづくり**も必要ではないか。
- 利用状況等の定量的なデータを活用して経営に反映する視点が必要で、交通系ICを導入していない場合は、**MaaSの仕組みの中でデータを取得する方法も考えられる。**
- 「Competition in the Market」（市場の中で価格やサービス水準の高低を競って顧客を獲得していくなど）ばかりが競争ではなく、**「Competition for the Market」（競合しない交通事業者がそれぞれ創意工夫を凝らして自社の社会的評価を獲得し活かしていくことなども競争の一類型であり「協調」）**が重要。

## [2]交通サービスの確保

- クリームスキミング防止の観点から、黒字路線と赤字路線を含めた地域の交通サービスについて、法定協議会で話し合い、その路線を誰が運行するか決定すべき。
- 法定協議会には、都道府県にも主体的に参加して欲しい。
- 官民交流などで人材流動性を高めれば、ノウハウを共通化したり、地域を巻き込むことで雇用を創出できる。
- 事業者間の共創を進めるため、事業者同士の利害関係だけでなく、地域の利用者にとって便利になる点も啓発しつつ進めるべき。
- 交通ネットワークの空間的な構造と地域の状況が遊離してしまっている。駅の交通拠点化や施設集約により、もう一度、駅の周りに人や商業の活気を取り戻す必要があり、官民が連携して取り組むべき。まず駅やバスターミナル周辺に人がいなければ、公共交通の利用者は増えない。
- 都市と交通の連携という従前からの取組については、まだまだ進んでいないのが現状なので、そのハードルをクリアするために、財政的な点も含めさらに進むよう方向性や制度を示していくことが必要。
- 都市構造の軸と拠点の高質化・多様化により、行政コストの削減、環境負荷の低減といった効果が期待できる。また、都市と交通が連携することで、都市と交通の両方の持続可能性を同時に高めることができる。従来の自治体単位の議論ではなく、実質的な生活圈とか交通圏が広域化していることを踏まえた議論をすべき。
- 群馬県内は、山地と平地があり、いろいろな可能性もあれば課題も秘めているので、地区ごとのまちづくりとしっかり連携して地域交通を考えなければならない。これをローカル鉄道のあり方の検討に結びつけたいと思う。
  
- 誰のための交通かという目線の整理を意識すべき。地方に行けば行くほど、通学・通院など車の使えない方の交通に視点が狭くなりがちだが、幅広く使ってもらえる地域交通を目指す目線も必要。
- 交通サービスがないゆえに抑圧されている移動需要をいかに捉え、交通サービスの改善につなげるかということも意識すべき。
- 若い世代が地域に残ることを想定したときに、交通がネックになっている。
- 公共交通がネットワークとして繋がっていることによって、利用者以外にメリットが波及している人にも負担させて然るべき。
- 鉄道の役割については利用状況や収支だけでなく、地域経済に対する外部効果も含めて評価すべき。その結果、バス転換が事実上困難、あるいは地域戦略上、鉄道が不可欠な場合には関係者が連携してその存続を目指し、逆に、そう認められない場合には、積極的に他モードへの転換により、利便性と持続可能性の向上を実現すべき。

## [3] 予算・制度(その1)

### 【予算】

- エリア一括で複数年化された支援制度については、各地域において、法定協議会を活用して、関係者の共創を目指す過程で検討を進めるべき。
- 群馬県が独自に実施する現行の補助制度について、運輸収入が増えると補助金が減額されるため、自助努力してもインセンティブが働かないことが課題。
- 地域を支えるバス事業に係る固定資産税等の固定費用を削減し、事業の持続可能性を高める取組が必要。
- 鉄道からバスへのモード転換にあたっては、費用負担の話を含めて事業者の意見をよく聞いてほしい
- デジタル化の基盤となる交通関連データは社会の共有財産。デジタル田園都市国家構想の中でもモビリティは非常に重要とされており、交通のデータの形式統合や申請フォーマット統一等を他の業態も含めて行えるよう、助成や費用負担のあり方もすべき。
- 公共交通とまちづくりとの連携を推進するための人材育成・プレイヤーの育成が重要
- まちづくりによる沿線への交通需要の集約、鉄道の駅周辺への集約という話は従前からあるが、実際には連携できていないことが多い。
- まちづくりとの連携のために、地域公共交通計画と立地適正化計画を効果的に連携させていくことが必要。広域的性格を持つ鉄道については、観光等に関する、より広域的な計画等との整合を保つことが必要。
- 自治体が、鉄道を単なる民間事業者のビジネスツールとして捉えるのではなく、道路やまちづくりと同様に、地域の重要な社会資本の一つとして捉え、総合的な視点で今後のあり方を考えるための仕組みが必要。
- 財源の確保策について、現行以外の財源のあり方も検討すべき。
- 国交省所管の補助金以外の、福祉医療予算や教育予算などから交通事業者にどれだけ補助金が流れているのか、トータルに把握するのは非常に重要。
  
- 新技術の導入はコストダウンに繋がるが、初期コストの負担を考える必要がある。
- マイカーを使って公共交通を使う人が少ない現状では、使う人が負担する応益負担は早晚行き詰まるので、その先を考えなければならぬ。まず公共交通ネットワークとは何なのか、国としてどう捉えるか、ということを考え直す必要がある。
- 「利用者」「受益者」「公益負担」の3つに分け、インフラ全体に係る最適を考えていくことが必要。事業ポートフォリオや範囲の経済を勘案して、シュタットベルケ的にインフラを組み合わせていくことが大事。
- 現行の補助制度について、「葉の交通」は系統単位といった毛細血管で見るとではなく、エリア全体を見渡したものとすべき。

## [3] 予算・制度(その2)

### 【制度】

- 交通事業者の輸送資源やノウハウも最大限活用しつつ、地域ニーズを踏まえて、持続可能な「葉の交通」を支える新たな仕組みの検討が重要。
- ローカル鉄道の再構築協議会での取組については、スピーディーに前に進めるために、一つ一つのステップに時間軸をもって進めることが必要。
- 認可申請の際に共通仕様の交通データを公表することをルール化している県があり、このような取り組みを国は推進すべきだが、ランニング費用も必要なため、データ公表と活用による増収の可能性など、事業者のメリットも見えるようにすべき。
- 公共交通のデータをとりまとめる組織がない。本来は自治体や運輸局がデータをとりまとめるのが理想的。
- 医療・金融などの他分野に比べて、物流・交通のデータは圧倒的に水準が低く標準化も遅れている。スマートシティにおいてモビリティは非常に重要な要素なので、スマートシティ全体の中でデータ品質や連携の観点で取り組めるとよい。
- 地域モビリティ検討会の提言の中で、地道に取り組んでいる地域を助けられるような仕組みを構築したいという意図で「頑張っている地域」という表現を使ったが、これを具体化していくべき。
- 鉄道については「残す」ことを自己目的化するのではなく、地域戦略上いかにして「活かす」かについて考えるようにすべき。
- 広域的性格を持つ鉄道については、新たに国が関与して関係者の連携・強化を強力に促すための仕組みが必要。各自治体についても、事業者から協議を求められた場合に、それに真摯に対応するように促すための仕組みが必要。
- 他省庁等の予算について、地域交通に利用できる場合、自治体や事業者が地域交通に活用しやすくなるような情報提供、環境づくり等が必要。

# 資料2

## ヒアリング概要について

---

- 令和4年11月9日（水）15:00～16:00実施
- 20年以上前より独自の上下分離方式を導入するなど、鉄道事業者を支援してきたほか、MaaSの普及にも積極的に取り組んでいることから、自治体目線で、現在の課題と今後の見通しについてお話を伺った。

### 【主なご意見】

- DXの導入とデータ活用は費用面で大きな課題を抱えている。交通系ICは、**イニシャル、ランニングともに負担が大きい**ため、導入に対する事業者の理解を得ることが難しく、群馬県内の導入実績も限定的である。
- 交通系ICを導入できている事業者では、定量的なデータを活用して経営に反映できないか、常々議論している。一方で、ICカードが使えない事業者については、MaaSの中でデータがとれるようにすることを考えており、分析や公共交通のあり方検討時等に活用したい。
- 交通系ICの導入は県が支援しており、蓄積したデータの利活用も今後検討したい。
- 群馬版MaaSは、本来、地方公共団体を入れず、交通事業者間で成り立つコンソーシアムで運用できるようにしたいが、まずは関係市町村と県が協議会という形で公的支援を行いながら、県全域に普及させたい。栃木や埼玉など他県との連携も今後検討したい。
- 一般的な上下分離は、運行主体と保有主体を分けるが、群馬型上下分離は経営主体を分離しないまま、線路を社会インフラと見なし、県と沿線自治体で負担する。これにより、鉄道会社は運行経費をまかなえば良いので経営が安定するが、**運輸収入が増えた場合に、補助金が減額されるため、事業者がどんなに自助努力をしても、インセンティブが働かないことが課題**である。



○令和4年11月4日（金）15:00～16:00実施

○MaaSに携わる事業者の目線から、交通分野におけるデータ利活用に向けた方策・MaaSを活用した持続可能な交通ネットワークの可能性などについて、お話を伺った。

### 【主なご意見】

- フリーパスや無償化などの施策の効果を測る際に、ICカードなどの移動実績データを可視化できていれば、それほど高度な分析をしなくても様々な課題解決のアクションがしやすくなる。
- 現行の地域交通の不足点は、データによって対策も含めて考えやすくなる。計画を作るのは数年に1回でいいが、**データを使った交通分析を高頻度で行う**ことによって、住民の課題解決に結びつきやすくなる。
- データの統一に向けては、**認可や申請の段階で統一フォーマット**となっていれば、必要性に迫られて統一化が進むと考える。データ提供という部分に事業者の投資を求めるのは難しいので、**DX補助金のような助成**を検討すべき。
- 医療・金融などの他分野に比べて、物流・交通のデータは圧倒的に水準が低く標準化も遅れている。スマートシティにおいてモビリティは非常に重要な要素なので、**スマートシティ全体の中でデータ品質や連携の観点で取り組めるとよい。**
- 交通計画のモニタリングにあたってデジタルデータを使用するシーンがあれば、事業者が自治体にデータを提供する根拠になる。ICカードのデータや混雑データなどを出力する**費用を官民で負担し合うようなスキーム**があるといい。
- 駅やバスターミナルの共通ターミナル化に向けて、官民が連携すべき。駅を交通拠点化や施設集約することによって、駅周辺に活気を取り戻すために、デジタルデータを使ったアクションを紐付ける必要がある。
- MaaSのマイナンバー連携については、自治体が交通に関するデータを取得可能になり、住民の要望を細かく把握できる点で有効。人の総量だけでなく、教育・福祉などの**カテゴリーごとに人の動きを把握できる環境**を整えることが望ましい。
- MaaSに携わる人材育成の面では、官民交流などで人材の流動性を高めて**ノウハウを共通化する必要**がある。また、MaaSの中の一部の作業を地域住民に落とし込み、**地域の雇用創出**にもつなげるべき。

- 令和4年11月7日（月）16:00～17:00実施
- 公共交通の案内サイトを独自に立ち上げるなどした経験から、消費者目線で、公共交通に足りないものと改善すべき方向性、交通DXの重要性についてお話を伺った。

## 【主なご意見】

- 公共交通はネットワークだけでなく、**駅やバスターミナルに人が集まる「場づくり」が必要**。街の中心がバイパス沿いにずれてしまい、人々の意識の中に鉄道やバスがなくなっている。道の駅やインターチェンジは日常生活の中にあっても、駅やバス停はない。
- 車はカーナビ1つで目的地まで案内してくれるが、公共交通を車と同じように使うのは難しい。コミュニティバスの情報は行政のホームページのどこに掲載されているかなど分からないことが多い。「難しい」や「分からない」の解消をめざして25年ほど活動してきたが、解決できていないのがもどかしい。
- 公共交通のデータをとりまとめる組織がない。本来は県や運輸局がデータをとりまとめ、経路検索会社に流すのが理想的。
- 運輸局への届出によって一定程度の情報が集まっているが、活用できていない。さらに、電子化されていないため、現在の仕組みではこれらのデータ活用も難しい。ホームページ上のダイヤが最新版でないこともあり、現地で確認せざるを得ない。
- 交通事業者がもつデータ活用について、**データを渡すことで収益増加につながれば良いが、そういったことが見えてこない**。加えて、データは継続的に運用しなければならず、コスト面から経営判断によって見送られることもある。

# 資料3

## 論点整理と対応の方向性(案)

---

## [ 1 ] 事業性の向上

- 様々な関係者との共創の推進やリソースの総動員
- DXやGXを活用した地域交通の改善、質の向上

## [ 2 ] 交通サービスの確保

- 官民連携によるエリア全体でのサービスの改善・適正化
- まちづくり政策との融合

## [ 3 ] 予算・制度

- エリア全体で交通改善を促す予算を創設（インセンティブ付与により事業者の参入を促進）
- 持続可能な「葉の交通」の仕組みを創設
- ローカル鉄道の再構築に向けた鉄道事業者と沿線自治体の協議の場の設置
- 固定費用削減につながる税制等の整備
- まちづくりと交通の連携を更に促す予算の強化
- 交通に関わるデータの共通化、標準化の促進
- 事業者間共創に関わる法制度の活用促進（独占禁止法適用除外）
- 財源の確保策について、現行以外の財源のあり方も検討

# 地域交通のリ・デザイン(再構築)に係る施策について(たたき台)

## 事業者間・分野間共創

- 医療・介護・エネルギー・観光等、分野の垣根を越えた多様な地域関係者の「共創」により、交通と地域の課題を同時解決するプロジェクトに対する支援
- 独禁法特例法の活用促進・支援
- 事業者間でのリソースシェアの仕組み等の検討
- 公共交通が不十分な地域等における、タクシーと自家用有償旅客運送の活用など持続可能な「葉の交通」の仕組みの検討
- 地域交通・まちづくり・地域づくりに関する幅広い人材の育成やスタートアップ企業の取組の支援



住宅×交通

教育×交通

農業×交通



医療×交通

介護×交通

エネルギー×交通

対応の方向性

## 交通DX・GX

- 地域交通事業者によるDX・GX等による生産性向上・経営効率化の取組の支援
- 交通に関するオープンデータの活用の促進
- 自動運転の社会実装に向けた実証事業への支援の強化
- 広域連携や分野間共創に重点化したMaaSの実装の取組支援



自動運転バスの運行



## 官民連携

- 長期民託(エリア一括長期運行委託)や事業資産保有に取り組む自治体に対する支援
- 自治体と連携して路線維持を計画するエリアについて、他の事業者の参入により計画維持が困難となる可能性を抑止
- 駅周辺の都市空間の再構築の支援等、都市構造の軸と拠点の高質化・多様化
- 地域公共交通計画と立地適正化計画が連携した取組の推進を図り、まちづくり政策との融合のため、まちづくりと交通の予算事業の連携強化
- 広域的な性格を持つローカル鉄道について、必要な場合には、国の関与を強化し、事業者と自治体間の連携・協力を促進
- 関係者の合意形成のための支援を行うとともに、合意に基づく規制・運用の緩和、鉄道を地域の社会資本と位置付け、まちづくりに真剣に取り組む自治体に対する支援を強化



市街地でのLRT運行



ローカル鉄道